TEN COLOURED VIEWS

TAKEN DURING

THE ARCTIC EXPEDITION

OF

HER MAJESTY'S SHIPS "ENTERPRISE" AND "INVESTIGATOR,"

UNDER THE COMMAND OF

CAPTAIN SIR JAMES C. ROSS, R.N., KT., F.R.S.

DRAWN BY W. H. BROWNE, ESQ., LIEUT. R.N., LATE OF H.M.S. "ENTERPRISE."

ON STONE BY CHARLES HAGHE.

WITH

A SUMMARY OF THE VARIOUS ARCTIC EXPEDITIONS

IN

SEARCH OF CAPTAIN SIR JOHN FRANKLIN, K.T., K.C.H.,

AND HIS COMPANIONS IN H.M. SHIPS "EREBUS" AND "TERROR."

Dedicated, by Special Permission,

TO THE LORDS COMMISSIONERS OF THE ADMIRALTY.

LONDON:

ACKERMANN AND CO., 96, STRAND,

BY APPOINTMENT

TO HER MAJESTY THE QUEEN, H.R.H. PRINCE ALBERT, H.R.H. THE DUCHESS OF KENT, AND THE ROYAL FAMILY.

1850.

C. WHITING, BEAUFORT HOUSE, STRAND.

LIST OF PLATES.

GREAT GLACIER NEAR UPPERNAVIK, GREENLAND.

FIORD NEAR UPPERNAVIK.

ONE OF THE MANY BEAUTIFUL "FIORDS," OR INLETS OF THE SEA, WHICH PENETRATE THE SHORES OF GREENLAND.

RAVINE NEAR PORT LEOPOLD.

THE SUMMIT OF THE CLIFFS ABOUT NINE HUNDRED FEET.

THE BIVOUAC, CAPE SEPPINGS, LEOPOLD ISLAND.

THE PARTY, UNDER COMMAND OF LIEUTENANTS ROBINSON AND BROWNE, AT DINNER ON THE ICE, AFTER THE FIRST SOUTHERN DEPOSIT OF PROVISIONS, MAY, 1848.
TEMPERATURE, FORTY DEGREES.

NORTH-EAST CAPE OF AMERICA, AND PART OF LEOPOLD ISLAND.

THE CLIFFS OF DARK LIMESTONE, INTERSECTED BY VEINS OF GYPSUM, ASCEND TO THE HEIGHT OF ELEVEN HUNDRED FEET.

TERMINATION OF THE CLIFFS, NEAR WHALER POINT, PORT LEOPOLD.

PRINCE REGENT'S INLET.

THE PARTY UNDER LIEUTENANTS ROBINSON AND BROWNE ARRIVING WITH THE SLEDGES AT THE SECOND SOUTHERN DEPOT OF PROVISIONS.

REMARKABLE APPEARANCE IN THE SKY ALWAYS OPPOSITE THE SUN.

PORT LEOPOLD.

THE DEVIL'S THUMB.

A REMARKABLE ROCK ON THE COAST OF GREENLAND.
THE SHIPS BORING AND WARPING IN THE PACK, AND ENDEAVOURING TO PUSH THEIR WAY THROUGH THE MIDDLE ICE IN BAFFIN'S BAY.

NOON IN MID-WINTER.

H. M. SHIPS "ENTERPRISE" AND "INVESTIGATOR" IN WINTER QUARTERS, PORT LEOPOLD, NORTH SOMERSET — NOON IN DECEMBER.

LISTE DES PLANCHES.

GRAND GLACIER PRÈS UPPERNAVIK, GROËNLAND.

BRAS DE MER PRÈS UPPERNAVIK.

LE PLUS BEAU DES NOMBREUX BRAS DE MER QUI PÉNÈTRENT LES CÔTES DU GROËNLAND.

RAVIN PRÈS DU PORT LÉOPOLD.

LE SOMMET DES ROCS À PIC EST ENVIRON À 900 PIEDS.

LE BIVOUAC AU CAP SEPPINGS, ISLE LÉOPOLD.

LE DÉTACHEMENT AUX ORDRES DES LIEUTENANTS ROBINSON ET BROWNE, DÎNANT SUR LA GLACE APRÈS AVOIR PLACÉ LE PREMIER DÉPÔT DE PROVISIONS DU SUD.
MAI, 1848. 40 DEGRÉS RÉAUMUR.

CAP NORD-EST DE L'AMÉRIQUE ET PARTIE DE L'ISLE LÉOPOLD.

CÔTES À PIC DE ROCHERS CALCAIRES BRUNS, ENTRECOUPÉS DE VEINES DE GYPSE, S'ÉLEVANT À 1100 PIEDS.

FIN DES ROCHERS À PIC, PRÈS WHALER-POINT (POINTE DU BALEINIER), AU PORT LÉOPOLD.

ANSE DE MER DU PRINCE RÉGENT.

LE DÉTACHEMENT AUX ORDRES DES LIEUTENANTS ROBINSON ET BROWNE ARRIVANT AVEC DES TRAÎNEAUX AU 2ME DÉPÔT DES PROVISIONS DU SUD.

EFFET REMARQUABLE DANS LE CIEL ET TOUJOURS OPPOSÉ AU SOLEIL.

PORT LÉOPOLD.

LE POUCE DU DIABLE.

ROCHE REMARQUABLE SUR LES CÔTES DU GROËNLAND.
LES VAISSEAUX BRISANT LA GLACE ET SE HÂLANT AU CABESTAN POUR SE FRAYER UN PASSAGE AU MILIEU DES GLACES DANS LA BAIE DE BAFFIN.

MIDI AU MILIEU DE L'HIVER.

LES VAISSEAUX DE S. M. "L'ENTERPRISE" ET "L'INVESTIGATOR" DANS LEURS QUARTIERS D'HIVER AU PORT LÉOPOLD, "NORTH SOMERSET," — MIDI EN DÉCEMBRE.

SUMMARY

OF THE VARIOUS ARCTIC EXPEDITIONS IN SEARCH OF SIR JOHN FRANKLIN.

In introducing to the public the following faithful delineations of the most interesting scenery in the Arctic regions, and of some remarkable positions of the ships composing the expedition of Captain Sir James Clark Ross in the recent search for Sir John Franklin and his missing companions, it will be unnecessary to give anything more than the most concise outline of dates and facts connected with Franklin's enterprise for the discovery of the North-west Passage, and the various measures which have been taken to ascertain the fate of those who have now been unheard of for more than four years and a half. Indeed it would be a superfluous task at the present moment to give anything beyond a mere formal record of these expeditions; for such has been the increasing and absorbing interest which the absence of the devoted Franklin and his gallant crews has excited, that literally the press of the whole world has, for some time past, teemed with the most diffuse accounts of the proceedings of the Arctic voyagers, and the hopes and fears entertained by the millions of the habitable globe on behalf of the missing expedition.

After an interval of many years a new expedition to discover the "North-west Passage" was recommended by the President and Council of the Royal Society; and, doubtless, originated from that same enlightened source—we allude to the late Sir John Barrow—whence sprung the whole of the modern series of voyages into the Arctic regions: enterprises that have brought forward some of the first officers and seamen in the British navy; have led to most important discoveries; and have essentially raised the character of this great maritime nation.

The Government having entertained the recommendation of the Royal Society, it will be remembered, that, early in the year 1845, the bomb-vessels *Erebus* and *Terror*, the former commanded by Sir John Franklin himself, and the latter by Captain Crozier, were commissioned and fitted out at the royal dockyard, Woolwich. A steam engine of twenty-horse power was supplied to each ship, and the requisite alterations were made for adopting the screw-propeller. The ships, each with a complement of sixty-nine officers and men, sailed from Greenhithe, on the 19th May, proceeding in tow of H.M.'s screw steamer *Rattler*, a transport (*Baretta Junior*), in command of Lieut. Griffiths, accompanying them, in tow of H.M.'s steamer *Monkey*. The three ships were towed about forty miles off the Fern Islands on the 26th May, and shortly afterwards the steamers, manning their rigging and giving three hearty cheers, parted company, leaving the *Erebus*, *Terror*, and the transport, all under canvas, continuing their voyage under a fresh

SOMMAIRE

DES DIFFÉRENTES EXPÉDITIONS ARCTIQUES À LA RECHERCHE DE SIR JOHN FRANKLIN.

En présentant au public les dessins suivants des vues très fidèles et les plus intéressantes des régions Arctiques, et de quelques positions remarquables des vaisseaux composant l'expédition du Capitaine Sir James Clark Ross à la nouvelle recherche de Sir John Franklin et ses compagnons égarés, il est inutile de donner audelà d'une esquisse correcte des faits et dates relatifs à l'entreprise de Franklin pour la découverte du Passage Nord-ouest, et des mesures de toute espèce qui ont été prises pour s'assurer du destin de ceux dont on n'a plus entendu parler depuis plus de quatre ans et demi. En verité, il serait superflu de produir ici, autre chose qu'un simple resumé, car tel a été l'interet croissant et absorbant que l'absence du dévoué Franklin et de ses courageux equipages a excité, que, littéralement, la presse de l'univers, dans ces derniers tems a retenti des recits les plus étendus des aventures des voyageurs au pôle Arctique, et entretenu les espérances et les craintes de milliers d'hommes de ce globe habitable en faveur de cette expédition.

Après un intervalle de plusieurs annees, une nouvelle expédition pour la découverte du Passage Nord-ouest fut sollicitée par le Président et le Conseil de la Société Royale, et sans doute doit son origine à la même source éclairée—nous faisons allusion au célebre Sir John Barrow—d'où naquit cette série de voyages modernes à travers les régions arctiques, qui a répandu tant d'éclat sur plusieurs des premiers officiers et marins de la flotte Anglaise, a conduit aux plus importantes découvertes, et ont élevé singulierement le caractère de cette grande nation maritime.

Le Gouvernement ayant accueilli la proposition de la Société Royale, on doit se rappeler qu'au commencement de l'année 1845 les canonières *Erebus* et *Terror*, la première commandée par Sir John Franklin en personne, et la dernière par le Capitaine Crozier, furent équipées et expédiées du port royal de Woolwich. Une machine à vapeur de la force de 20 chevaux fut fournie à chaque vaisseau, et les plus parfaits changemens furent opérés pour leur appliquer l'hélice. Les vaisseaux, chacun avec un équipage de soixante-neuf officiers et marins, partirent de Greenhithe le 19 Mai, remorqués par le steamer à helice de S.M. *le Rattler*, un transport (*Baretta Junior*), commandé par le Lieutenant Griffiths, les accompagnant, remorqué par le bâteau à vapeur de S.M. *le Monkey*. Ces trois navires furent conduits en remorque à environ 40 milles des îles Fern le 26 Mai, et quelques temps après, montant sur les haubans et leur envoyant trois salves d'applaudissemens partis du fond du cœur, ils les quitterent, abandonnant *l'Erebus*, *le*

breeze. On the 4th July the expedition reached the Whale Fish Islands in Baffin's Bay, and here the *Baretta Junior*, having transferred her cargo, returned to England. The *Erebus* and *Terror* then, having been completed with provisions and stores for three years, which Sir John Franklin considered would last for four years without much inconvenience, that is to say, to July, 1849, the expedition proceeded up the east side of Baffin's Bay, and was *last seen* on the 26th July, 1845, in Melville Bay, in the stream of Lancaster Sound, as reported by Captain Dannett of the whaler *Prince of Wales*, which ship was boarded by Captain Fitzjames and six officers. *Nothing has been heard of them since this period.*

By his instructions Sir John Franklin was ordered to proceed through Lancaster Sound and Barrow Straits direct to Cape Walker, and thence to pursue the first favourable opening in a south-west course towards Behring's Straits. Failing to discover an opening he was authorised to retrace his steps, and to proceed up the Wellington Channel, and endeavour to penetrate to the northward of the Parry Islands, and having passed them to shape a southward course for attaining the object of the expedition, namely, the discovery of a North-west Passage.

In 1848 a strong expression of public opinion on the necessity of ascertaining some intelligence of Sir John Franklin induced the Government to set on foot three other expeditions to proceed by various routes in search of the absent voyagers.

The *principal* of these expeditions was that under Sir James Clark Ross, and was commissioned to follow as closely as possible the supposed track of Sir John Franklin. It consisted of H.M.S. *Enterprise* (commanded by himself), and H.M.S. *Investigator*, commanded by Captain Bird, each ship (like the *Erebus* and *Terror*) having a complement of sixty-nine officers and men. They sailed from the river Thames on the 12th May, 1848, in tow of H.M. steamers *African, Fearless*, and *Monkey*, and arrived at the Whale Fish Islands on the 22d June. They were off Uppernavik on the 13th July, and on the 28th August off Cape Liverpool, at the entrance of Lancaster Sound, and nothing was heard of their subsequent proceedings from this date until their unlooked for return off Scarborough, on the 3rd November, 1849, and it was only by a cylinder thrown overboard off Cape Liverpool, and picked up by a whale ship, that their position was ascertained on the 28th August.

On the 11th of September Sir James Ross entered the harbour of Port Leopold, Whaler Point, situated on the south shore of Barrow Straits, and there remained frozen in until the 28th August 1849, when the ships got clear of the harbour by cutting a canal of about two miles in length through the ice. All progress to the westward was stopped by an icy bar stretching across Barrow Straits.

The ships had scarcely got into the Straits before they found themselves embedded in an extensive floe of ice, which swept them helplessly 250 miles out, through Lancaster Sound, down to the western shores of Baffin's Bay. The season

Terror, et le transport, tous sous voiles et continuant leur voyage aidés par une fraiche brise. Le 4 Juillet l'expedition atteignit les îles de la Baleine dans la Baie de Baffin, et là, *le Baretta Junior* ayant transbordé sa cargaison, retourna en Angleterre. *L'Erebus* et *le Terror* ayant alors complété trois années de vivres et provisions que Sir John Franklin pensait pouvoir durer quatre ans sans beaucoup d'inconvéniens, c'est-à-dire, jusqu'en Juillet 1849, l'expédition s'avança vers les côtes Est de la Baie de Baffin, et fut vue la dernière fois le 26 Juillet 1845, dans Melville Bay, dans le courant du passage de Lancaster, comme il à été rapporté par le Capitaine Dannett du baleinier *Prince of Wales*, qui a été accosté par le Capitaine Fitzjames et six officiers. Depuis cette époque on n'a rien connu de leur sort.

Par ses instructions, Sir John Franklin avait reçu l'ordre de s'avancer à travers le passage de Lancaster et le détroit de Barrow en se dirigeant sur le Cap Walker, et ensuite de saisir la première occasion favorable de s'ouvrir un passage dans le sud-ouest pour pénétrer jusqu'au détroit de Behring. Faute de découvrir un passage, il était autorisé à revenir sur ses pas, et, portant sur le Canal Wellington, chercher à doubler les îles Parry au nord, et après les avoir dépassées, continuer sa course au Sud pour atteindre l'objet de l'expédition, qui etoit la découverte d'un passage au Nord-Ouest.

En 1848, l'opinion publique se prononçant fortement sur la nécessité de s'assurer de quelques nouvelles de Sir John Franklin, engagea le Gouvernement à préparer trois autres expéditions pour s'avancer par différentes routes à la recherche des voyageurs absens.

La principale de ces expéditions était celle sous le commandement de Sir James Clark Ross, et était chargée spécialement de suivre d'aussi près que possible la marche présumée de Sir John Franklin. Elle se composait *l'Enterprise*, vaisseau de S.M., commandé par Sir James Ross en personne, et de *l'Investigator*, vaisseau de S.M. aux ordres du Capitaine Bird, chaque vaisseau, comme *l'Erebus* et *le Terror*, ayant un équipage de soixante-neuf hommes état-major compris. Ils sortirent de la Tamise le 12 Mai, 1848, remorqués par les vapeurs de S.M. *African, Fearless*, et *le Monkey*, et arriverent aux îles de la Baleine le 22 Juin. Ils dépassèrent Uppernavik le 13 Juillet, et le 28 le Cap Liverpool à l'entrée du passage de Lancaster, et l'on ne sût plus rien des progrès de leur route depuis cette date jusqu'à leur retour inattendu devant Scarborough, le 3 November 1849, si ce n'est par un cylindre jeté par dessus le bord au Cap Liverpool, et qui fut recueilli par un baleinier, ce qui fit connaitre leur position au 28 Août.

Le 11 Septembre, Sir James Ross entra dans le port Léopold, à la pointe du Baleinier, situé sur les côtes Sud du détroit de Barrow, et là, il fut arrêté par la glace jusqu'au 28 Août 1849, quand les vaisseaux purent sortir du port en coupant un canal de deux milles de longueur à travers la glace; tous leurs efforts pour s'avancer dans l'Ouest avaient été vains pour rompre une barrière de glace qui fermait le détroit de Barrow.

A peine les vaisseaux étaient-ils entrés dans le détroit qu'ils furent pris eux-mêmes au milieu d'un immense banc de glace qui les entraina irrésistiblement à plus de 250 miles hors du goulet de Lancaster, jusque sur les côtes Ouest de la

then being too far advanced, all attempts at regaining their lost position were abandoned.

In the spring of 1849, whilst the ships were housed over at Leopold Island, various exploring parties were sent out. Sir James Ross, with a large party, with whom was Lieutenant M'Clintock (of the *Enterprise*), traced the northern shores of North Somerset as far as Cape Bunny, and then (forty miles short of Cape Walker) finding the land trending due south, followed it down towards the Magnetic Pole, in hopes of finding some signs of Franklin's party, but without success. Another party, under the command of Lieutenant Barnard (of the *Investigator*), crossed Barrow's Straits, as far as Cape Hurd, some distance short of the Wellington Channel; but discovering no traces returned to the ships. A third party, under the command of Lieutenant F. Robinson (of the *Investigator*), proceeded down Prince Regent's Inlet, as far as the spot on which the *Fury's* provisions were landed, but with no better effect. A fourth party, under the command of Lieutenant W. H. Browne (of the *Enterprise*), crossed the Inlet; but after an absence of eight days, finding nothing to indicate the track of the missing expedition on that coast, returned to head-quarters.

Another of the expeditions, fitted out in 1848, is that now absent under the command of Captain Moore, who left England in H.M.S. *Plover* (manned by a complement of fifty-two), 31st January, 1848, and was heard of a few days since by H.M.S. *Herald*, under Captain Kellett, C.B., who had been sent to Behring's Straits to communicate with it, and had returned to Mazatlan. This expedition had penetrated to lat. 75 deg. 51 min. N., and long. 168 deg. W. A sub-expedition in boats, under Commander Pullen, had been detached to search along the coast to the Mackenzie River, the commander having instructions to make his course homeward to the Admiralty, if successful in communicating with the Hudson's Bay parties, *viâ* North America. Captain Moore was left at winter quarters, 29th September, 1849, in Kotzebue Sound, with the intention of proceeding to the northward, and communicating with Point Barrow in the present year.

The third expedition, of 1848, was that under Dr. Sir John Richardson, who, with Dr. Rae, left Liverpool, March 25th, proceeded to North America, and there with a party from England, of seamen and marines, and sappers and miners, and, accompanied by Mr. Bell and a party of the Hudson Bay Company's servants, proceeded overland to explore the Arctic Sea betwixt the Mackenzie and Coppermine Rivers east and west. Sir John returned to England from an unsuccessful search, 6th November, 1849; having left Dr. Rae, and a small but effective party of volunteers, to attempt this summer the examination of the passages between Wollaston Banks and Victoria Islands, so as to cross the routes of some of the detached parties expected to have been sent out by Sir James C. Ross.

Increasing public interest in Franklin's fate last year induced the Government to commission another man-of-war vessel, for the purpose of replenishing the stock of provisions in the ships of Sir James C. Ross; and, by preventing the return of the

Baie de Baffin. La saison étant trop avancée, tous nos efforts pour regagner leur première position furent abandonnés.

Au printemps de 1849, pendant que les vaisseaux étaient couverts de leurs tentes sur l'isle Léopold, divers détachements furent expédiés. Sir J. Ross, avec une forte troupe, dont le Lieutenant M'Clintock (de *l'Enterprise*) faisait partie, parcourut les côtes septentrionales du Nord Sommerset jusqu'au Cap Bunny, et alors 40 milles en deçà du Cap Walker, rencontrant la terre courant droit au sud, ils la prolongèrent jusqu'au Pôle Magnétique, dans l'espoir de rencontrer quelque trace de Sir J. Franklin et de ses compagnons, mais sans succès. Un autre détachement commandé par le Lieutenant Barnard (de *l'Investigator*) franchit le détroit de Barrow jusqu'à la hauteur du Cap Hurd, quelque peu au dessous du canal Wellington, mais n'appercevant aucune trace, revint aux vaisseaux. Une troisième troupe, aux ordres du Lieutenant F. Robinson (de *l'Investigator*), pénétra au fond du bras de mer du Prince Régent jusqu'au lieu où les provisions du *Fury* avaient été débarquées, mais n'eut pas un meilleur effet. Un quatrième parti, sous le commandement du Lieutenant W. H. Browne (de *l'Enterprise*), traversa le bras de mer; mais après une absence de huit jours, n'appercevant sur cette côte aucune trace de l'expédition perdue, revint au quartier général.

Une autre expédition, envoyée en 1848, est celle maintenant absente sous les ordres du Capitaine Moore, qui fit voile d'Angleterre sur le navire de S.M. le *Plover*, manœuvré par 52 hommes, le 31 Janvier 1848, et fut reconnue peu de jours après par *l'Herald*, vaisseau de S. M., commandé par le Capitaine Kellett, C.B., qui a été envoyé au détroit de Bhhring pour communiquer avec lui, et est revenu à Mazatlan. Cette expédition a pénétré à lat. N. 75 . 51., et long. W. 168°. M.G. Une sous-expédition en bâteaux sous le Commandant Pullen à été détachée à la recherche le long de la côte de la rivière Mackenzie, le commandant ayant des instructions pour revenir à l'Amirauté, s'il pouvait réussir à communiquer avec les détachements partis de la Baie d'Hudson, par l'intérieur du Nord-Amérique. Le Capitaine Moore fut laissé à ses quartiers d'hiver, le 29 Septembre 1849, dans l'anse de Kotsebue, avec l'intention de s'avancer vers le nord, et de communiquer avec la pointe Barrow cette année.

La troisième expédition de 1848, est celle sous les ordres du Dr. Sir John Richardson, qui, avec le Dr. Rae, quitta Liverpool le 25 Mars, s'avança vers le Nord-Amérique, et là, avec un parti d'Anglais, marins et matelots, sapeurs et mineurs, accompagné par Mr. Bell et un détachement des employés de la compagnie de la Baie d'Hudson, pénétra à travers les terres pour explorer la Mer Arctique entre les rivières Est et Ouest Mackenzie et Coppermine. Sir John retourna en Angleterre après une recherche infructueuse le 6 Novembre 1849, ayant laissé le Dr. Rae avec un faible, mais déterminé détachement de volontaires attendre cet été pour examiner les passages entre les Côtes Wollaston et l'isle Victoria, comme pour rencontrer les pas de quelques uns des détachements qu'on s'attendait avoir été expédiés par Sir James C. Ross.

Le public s'intéressant de plus en plus au sort de Sir J. Franklin, l'an dernier le Gouvernement resolut d'armer un autre vaisseau de guerre pour renouveler les vivres et les provisions des navires de Sir J. C. Ross, et en prévenant le retour de

Investigator, to continue the assistance of that ship in prosecuting the search for the *Erebus* and *Terror* during the summer of 1850. Under the command of Mr. Saunders, Master, R.N., and with a crew of sixty-three officers and men, the *North Star* left the Thames, 16th July, 1849, was towed to Cape Farewell by H.M.S. *Stromboli*, commanded by Lord A. W. Beauclerk, and was last seen and heard of in latitude 74 deg. 3 min. north, longitude 59 deg. 40 min. west, off Devil's Point, working a passage round or through the middle ice of Baffin's Bay.

Lastly, we have to notice the expeditions of the present year 1850. With reference to these we may state, that *first*, under Captain Collinson, C.B., the *Enterprise*, commanded by himself, and the *Investigator*, Commander M'Clure, manned by 133 officers and men, having been fitted at Woolwich in the most efficient manner, and being provided with new apparatus for breaking the ice, plans and inventions for blowing it up, and balloons for conveying thousands of messages wherever the wind listeth, sailed from Plymouth Sound on Sunday, the 20th January, for Behring's Straits, to take up and carry on the search of the *Plover*; the passage of the ships to be accelerated by being towed through the Straits of Magellan. *Secondly*, we may notice, that, under another able captain of the Royal Navy, two screw steam-vessels and two sailing-ships are about to be commissioned for the purpose of renewing the search commenced for Sir John Franklin by way of Lancaster Sound and Barrow's Straits; and in this expedition, which is to be under the command of that distinguished, energetic, and popular officer, Captain H. T. Austin, C.B., we have reason to believe several of the lieutenants of Sir James Ross's expedition will have the opportunity of serving, and among them the gallant and talented officer who has contributed to our portfolio the accompanying views of the Arctic regions.

Whilst we are thus briefly reviewing the several expeditions which have been fitted out by the English Government, and are about to be commissioned, with the view of relieving Sir John Franklin, or ascertaining the fate of the crews of the *Erebus* and *Terror*, it is justly due to the United States to acknowledge, with thankfulness, the most friendly interest evinced by all ranks and classes of generous America in the search for the missing navigators. Already in Behring's Straits the American vessels, pursuing their whaling operations, have been met by H.M.S. *Herald* in extreme northern latitudes, there emulating the exertions of the British expeditions; whilst the last mail from Washington has afforded us the gratifying intelligence that the gallant PRESIDENT OF THE STATES has, in his sovereign capacity, recommended to Congress the fitting out a national expedition to assist in the search, *viâ* Lancaster Sound.

Nor must we, as Englishmen, omit an expression of thanks to the EMPEROR OF RUSSIA for the prompt and liberal manner in which His IMPERIAL MAJESTY has met, and in some respects anticipated, the wishes and requests of our Government, in instituting a search for the missing expedition in those remote regions of the empire of Russia which are bounded by the Arctic Seas.

l'Investigator, de continuer le secours de ce navire pour poursuivre la recherche de *l'Erebus* et *le Terror* pendant l'été de 1850. *L'Etoile du Nord*, sous le commandement de Mr. Saunders, Maître, R.N., et avec un équipage de soixante-trois officiers et matelots, quitta la Tamise le 16 Juillet 1849, remorquée jusqu'au Cap Farewell par le *Stromboli*, navire de S.M., et commandé par Lord A. W. Beauclerk, et fut vue et reconnue sous lat. N. 74° 3', long. W. 59° 30', M.G., au delà de la pointe du Diable, se frayant un passage autour ou à travers le milieu des glaces de la Baie de Baffin.

Enfin, il nous reste à parler des expéditions de cette année 1850. La première sous la conduite du Capitaine Collinson, C.B., commandant *l'Enterprise*, accompagnée de *l'Investigator*, commandant M'Clure, équipés de 133 hommes y compris les officiers, choisis avec le plus grand soin à Woolwich, et pourvus de nouveaux appareils pour casser ou faire sauter la glace, et envoyer des ballons pour disperser des milliers de messages abandonnés aux vents, partit de la rade de Plymouth le Dimanche 20 Janvier, pour le détroit de Behring, afin de rechercher et découvrir *le Plover*; le voyage de ces navires étant accéléré par leur remorquage jusqu'au détroit de Magellan. Secondement, nous avons à remarquer que sous les ordres d'un capitaine très expérimenté de la Marine Royale, deux navires à vapeur et deux vaisseaux à hélice seront équipés sous peu de jours pour recommencer la recherche de Sir John Franklin par le passage de Lancaster et le détroit de Barrow. Dans cette expédition, nous avons raison de croire que quelques uns des lieutenants de l'expédition de Sir James Ross, qui doit être sous le commandement de ce remarquable, énergique et populaire officier, le Capitaine H. T. Austin, C.B., auront l'occasion de servir, et parmi eux le brave et intelligent officier qui a contribué à notre portefeuille en lui apportant les vues si intéressantes des régions arctiques.

Pendant que nous passons en revue si brièvement les différentes expéditions qui ont été faites par le Gouvernement Anglais, et qui sont sur le point d'être exécutées dans l'intention de découvrir Sir John Franklin ou de s'assurer du destin des équipages de *l'Erebus* et *le Terror*, c'est un tribut de reconnaissance à payer aux Etats-Unis et à les remercier du vif intérêt que les hommes de tous rangs et de toutes classes de la généreuse Amérique ont montré au sujet de ces navigateurs égarés. Déjà des vaisseaux Américains dans le détroit de Behring, en se livrant à leurs opérations baleinières, se sont rencontrés avec le navire de S.M. *l'Herald* dans les latitudes de l'extrémité Nord, et rivalisaient d'émulation avec les efforts des expéditions Anglaises; pendant que la dernière malle de WASHINGTON nous apportait l'heureuse nouvelle que le généreux PRÉSIDENT DES ETATS-UNIS a demandé au Congrès, au nom de son pouvoir souverain, d'équiper une expédition nationale pour nous aider dans nos recherches, par la route du détroit de Lancaster.

On ne peut, comme Anglais, refuser l'expression de ses remercimens à l'EMPEREUR de RUSSIE pour la promptitude et la manière généreuse avec la quelle sa MAJESTÉ IMPERIALE a consenti et sous certains rapports prévu les souhaits et les demandes de notre Gouvernement, en faisant rechercher l'expédition perdue dans ces régions éloignées de l'empire de Russie, qui sont bornées par les Mers Arctiques.

cecherche de
ous le com-
oixante-trois
usqu'au Cap
Beauclerk,
au delà de
des glaces

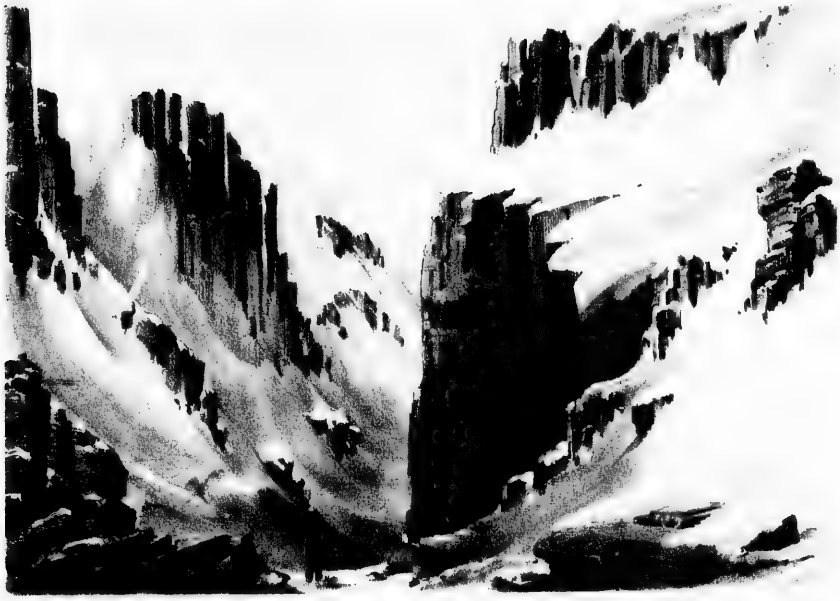
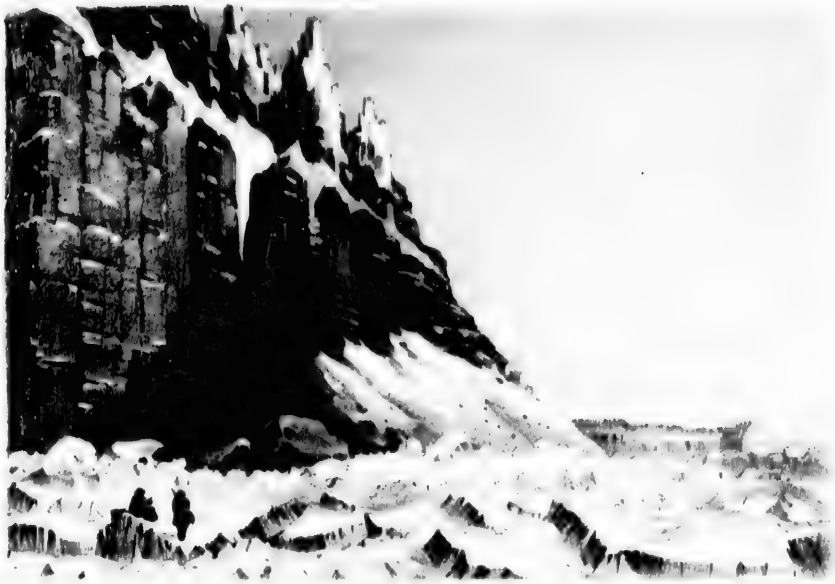
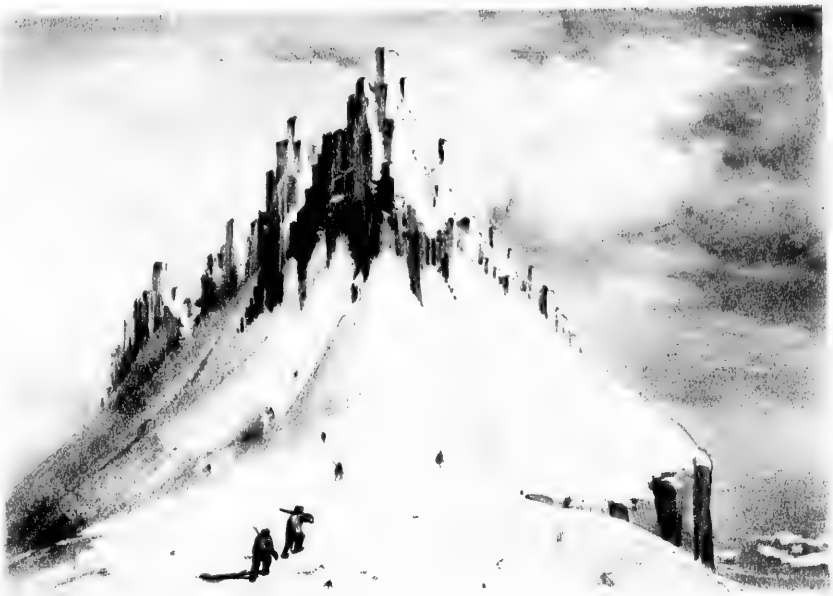
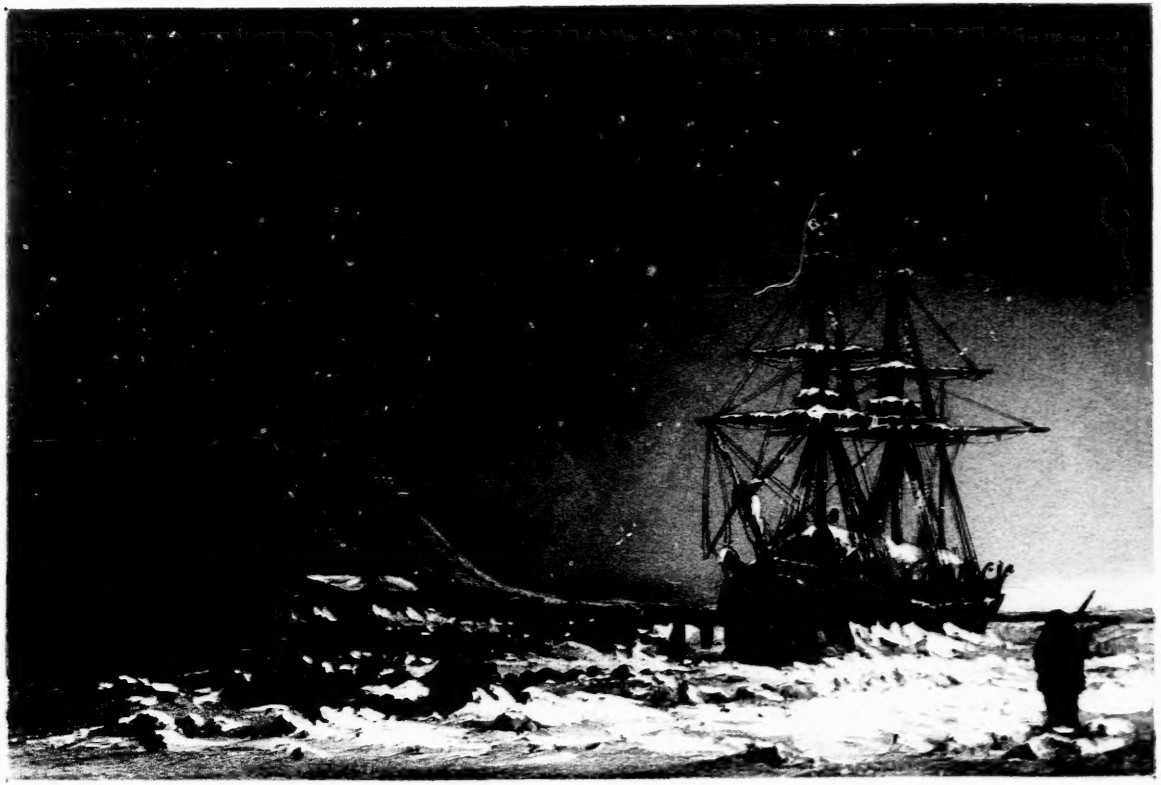
. La pre
Enterprise,
3 hommes
pourvus de
allons pour
de de Ply-
chercher et
emorquage
ne sous les
s à vapeur
mencer la
le Barrow.
tenants de
narquable,
ccasion de
tre porte-

itions qui
exécutées
estin des
payer aux
ngs et de
vigateurs
se livrant
l'Herald
es efforts
ron nous
demandé
nationale

à l'Em-
a quelle
haits et
lue dans
es Mers

Inve
the *A*
Mr.
the
well
last
40 n
ice o

I
ence
prese
by H
mani
and i
sages
20th
Flore
Strai
the I
be c
Fran
which
officer
lieute
and a
portfo

Wl
fitted
view of
Erebus
thankfu
Americ
Americ
Herald
expedit
intellig
capaci
the se

N
Russ
and in
titutin
of Rus